

## TRAVERSER LE DANUBE: TRAJAN ET LES GUERRES DACIQUES

<https://www.doi.org/10.17234/9789533790367.33>

Miroslava Mirković  
Filozofski fakultet Beograd  
Čika-Ljubina 18-20  
RS – 11000 Beograd

*En se préparant pour l'expédition contre Décébale Trajan a fait construire la voie dans la Gorge Basse de Djerdap en l'année 100, le canal près de Sip d'aujourd'hui pour éviter les rochers du Danube Cataractes, en proximité de la forteresse Diana, statio Cataractarum, en 101 et enfin le pont était édifié sur le Danube entre Kostol et Turnu Severin dans les années 102. et la deuxième expédition dacique en 105. se proposait de faciliter le transport d'une importante armée de la rive méésienne du Danube vers la rive gauche.*

*La colonne de Trajan à Rome, les monuments épigraphiques – les inscriptions de l'empereur Trajan sur la rive droite du Danube, à Djerdap – et les recherches archéologiques effectuées au cours des années 1969–70 dans les forts romains entre Viminacium et Aquae témoignent de l'activité de Trajan sur la construction de l'infrastructure de la rive droite du bas-Danube avant les guerres daciques. Destiné au transport des troupes, le pont et les voies étaient de courte durée et abandonnés après la fondation de la province de Dacie.*

Mots clé: le Danube, les Daces, le pont, les navires, le transport, les voies, les cataractes, le canal, l'armée

Après son succès à la frontière Rhénane l'empereur Trajan vint inspecter le haut Danube, attaqué par les groupes des Marcomans, Quades et Yazyges. Il s'agissait des invasions des tribus qui n'avaient ni leur État ni l'armée organisées. Leur but n'était pas la victoire sur les Romains ou l'extension de leur territoire, mais le pillage. Même s'ils représentaient un danger permanent pour les frontières romaines, on ne saurait parler au fait d'un ennemi digne de l'armée romaine ou d'une grande campagne bien organisée. Or, ce ne fut pas contre ces barbares mais contre les Daces que, des 100–101 se dirigea la grande offensive préparée par l'empereur.

Trajan se rend de nouveau sur le Danube en mars de l'année 100, cette fois pour mener une véritable guerre contre les Daces, organisés dans un État sous le Décébale sur la rive gauche du Danube, avec les forces principales cantonnées dans les profondeurs des montagnes de Carpates. La question avec l'État dace se présentait sous un autre angle. La victoire sur ce peuple aurait pu apporter à Trajan la gloire au Forum à Rome.

Les guerres de Trajan sur le Danube contre les Daces étaient, en effet, la continuation de la politique de Domitien qui luttait contre les irrptions

permanentes des tribus daces dans les provinces romaines vers les années 90 de I<sup>er</sup> siècle après J.C. Domitien menait des guerres défensives pendant lesquelles ses généraux avaient subi deux échecs au nord du Danube, mais aussi une victoire dans le pays des Daces<sup>1</sup>. Cette victoire est oubliée parce que Domitien avait subi *damnatio memoriae* après sa mort. Trajan entreprit une offensive dans les années 100 et de nouveau en 105–107. Avec l'objectif d'attaquer la Dacie, il se rend sur le Danube en personne en 100, suivi d'une armée énorme, s'il on se réfère aux recherches récentes, comprenant douze légions, de nombreux détachements de la cavalerie et des troupes auxiliaires. Apparition de Trajan sur le Danube produit une impression profonde sur ses contemporains à Rome et c'est Pline le Jeune qui s'exclama, rempli d'admiration pour son empereur: *Magnum est Danubii ripa stare*. C'est ainsi qu'on a eu, au forum de Rome, l'écho sur l'expédition de Trajan.

Une fois sur le Danube, l'empereur s'est confronté aux sérieuses difficultés: il fallait transporter cette puissante armée sur la rive opposée où se trouvait l'État dace. Plus grave que le passage du Danube était le transport de l'armée jusqu'au point où on pourrait traverser le fleuve. En d'autres termes, il devait résoudre ce problème de transfert des troupes avant de se diriger à l'encontre de Décébale. D'un autre côté, sur sa route d'une longueur de 100 kilomètres qu'il fit tracer à flanc de montagne sur la rive droite du Danube, la navigation était meilleure solution mais difficile et dangereuse à cause des cataractes à la sortie du canyon de Djerdap. À Viminacium, où Trajan concentra les légions qu'il vint commander en personne avant de se lancer contre l'État dace, la largeur du Danube est de deux kilomètres à peu près, alors qu'à quelques kilomètres plus loin dans le Défilé des Portes de Fer de Djerdap, la largeur se rétrécit, à certains endroits, à 170 m seulement avec la profondeur dépassant les 50 mètres. La navigation était donc périlleuse à cause des tourbillons dans les gorges. D'autre part les montagnes sur la rive droite du Danube, à Djerdap, surgissent verticalement, ne laissent pas de place pour le passage et rendaient en grande partie, l'accès de la rive du fleuve difficile, voire impraticable.

C'est le manque des sources qui fait la difficulté principale dans la recherche des détails concernant les deux expéditions de Trajan lancées contre Décébale. Trajan n'avait pas son historien. Les sources principales sont d'ordre pictographique et

épigraphique. La première, les reliefs sur la colonne de Trajan, est plutôt muette, car on peut leur donner des interprétations différentes, alors que l'autre, préservée en petit nombre et par accident, ne peut constituer qu'un tableau incomplet. Les textes épigraphiques témoignent de l'activité concernant la construction de la voie romaine au niveau de Djerdap et sur le canal près de Sip. Enfin, il y a des traces archéologiques se rapportant non seulement aux voies creusées dans les rochers de Djerdap mais aussi celles des fortifications sur la rive droite de Novae s'étendant jusqu'au confluent du Timok et Danube, édifiées en vue d'abriter de nombreuses troupes. C'est aux historiens d'aujourd'hui de fournir les détails sur les activités de Trajan au cours des préparatifs et sur son avancement vers la capitale dace Sarmizegetusa.

D'abord, l'estimation de l'armée expéditionnaire que Trajan avait l'intention de transporter dont les effectifs militaires, les légions, la flotte et les troupes auxiliaires, concentrées sur la frontière danubienne à la veille de la guerre contre les Daces et le roi Décébale, est en tout état de choses trop poussée, selon les évaluations récentes. L'analyse des inscriptions relatives à l'armée de Trajan, indépendamment de leur nombre restreint, aboutit à un chiffre de 12 légions et 84 troupes auxiliaires, ayant pris part dans les deux expéditions de Trajan en Dacie<sup>2</sup>, c'est à dire une armée de plus de 164 000 soldats dont une grande partie revient à la cavalerie, s'il on accepte que les légions toutes entières avaient participé dans la campagne contre la Dacie. Ce qui semble exagéré. En partant des inscriptions, parfois d'une datation peu certaine, on compte dans l'armée expéditionnaire de Trajan les légions suivantes: *le X Gémina, XI Claudia, I Adiutrix, II Adiutrix, IV Flavia, VII Claudia, I Italica, V Macedonica*. Les légions germaniques qui ont pris part à la guerre dacie sont *X Gémina, XI Claudia, et XV Apollinaris*. Aux forces expéditionnaires sont ajoutées les vexillations des légions britanniques. La participation aux combats de toutes les neuf légions campant le long du Danube en même temps est peu probable, vu les problèmes rencontrés avec les Marcomanes, Quades et Yaziges sur la frontière pannonienne d'une part et le danger encouru avec les barbares en bas Danube de l'autre.

La majorité des légions citées ci-dessus constituait une garnison permanente dans les provinces pannoniennes et mésiennes: Le *X Gémina* cantonnée à Carnuntum,; la légion *XV Apollinaris* était

<sup>1</sup> Sur ses guerres voir Patsch 1937; Mirković 2011: 119–130.

<sup>2</sup> Le nombre de troupes est repris en détail par Strobel 1984: 33 sqq. Sur les légions dans la région danubiennes et leur camps voir Ritterling 1924 s.v.

transportée à Carnuntum, *XI Claudia* à Brigetio, remplacée par *I Adiutrix*, quand elle est transportée à Durostorum sur le bas Danube, *II Adiutrix* à Aquincum, *IV Flavia* à Singidunum, ou plus probablement à Viminacium, *VII Claudia* à Viminacium, *I Italica* à Novae, *V Macedonica* à Durostorum. Le nombre des légions sur la rive du Danube a augmenté considérablement déjà sous Domitien. C'est à supposer qu'une part des troupes est restée dans leur camps. Les nombreuses troupes auxiliaires sont dispersées le long de Danube, et aussi à l'intérieur de la province avec des devoirs divers, comme en témoigne P. Hunt pridianum de la cohors II Hispanorum veterana, et ceci afin d'approvisionner en vivres les hommes et les animaux, d'assurer le transport et la garde de l'annone et autre chose. Trois des soldats était transportés à la *classis Flavia Moesica* où il sont trouvée leur mort<sup>3</sup> Les troupes disposées le long du Danube ont pris part à la construction les camps, comme celui de Novae (Čezava) et autres et dans la construction du pont sur le Danube (Mirković 2010: 30–31, 76, no.

20, l'inscription de Novae). Ils ne font pas le part d'armée expéditionnelle. Pourtant, il y avait des légions entières qui ont participé à la guerre comme par exemple la *VII Claudia* et *IV Flavia*. Cantonnée d'abord à Bersobis, sur la route vers Sarmizegetusa, la *IV Flavia* était transportée à Dacie pour se constituer en première garnison romaine dans la nouvelle province (Syme 1971: 84–110, 122–135). Mais même si l'on accepte les données selon lesquelles toutes les troupes transportées dans la Mésie et la Pannonie n'avaient pas participé à l'expédition, l'armée que devait être transportée au nord du Danube était énorme. Le problème principal pour l'empereur était de résoudre le transport de plusieurs dizaines de milliers de soldats, de chevaux et de voitures concentrés le long du Danube jusqu'aux lieux de passage dans le but de franchir cet immense fleuve qui séparait les provinces romaines situées sur la rive droite et l'État des Daces sur l'autre rive. Les détails relatifs au transport des troupes vers le Danube et le long du Danube ainsi qu'en direction des points de traversée vers la rive gauche avaient

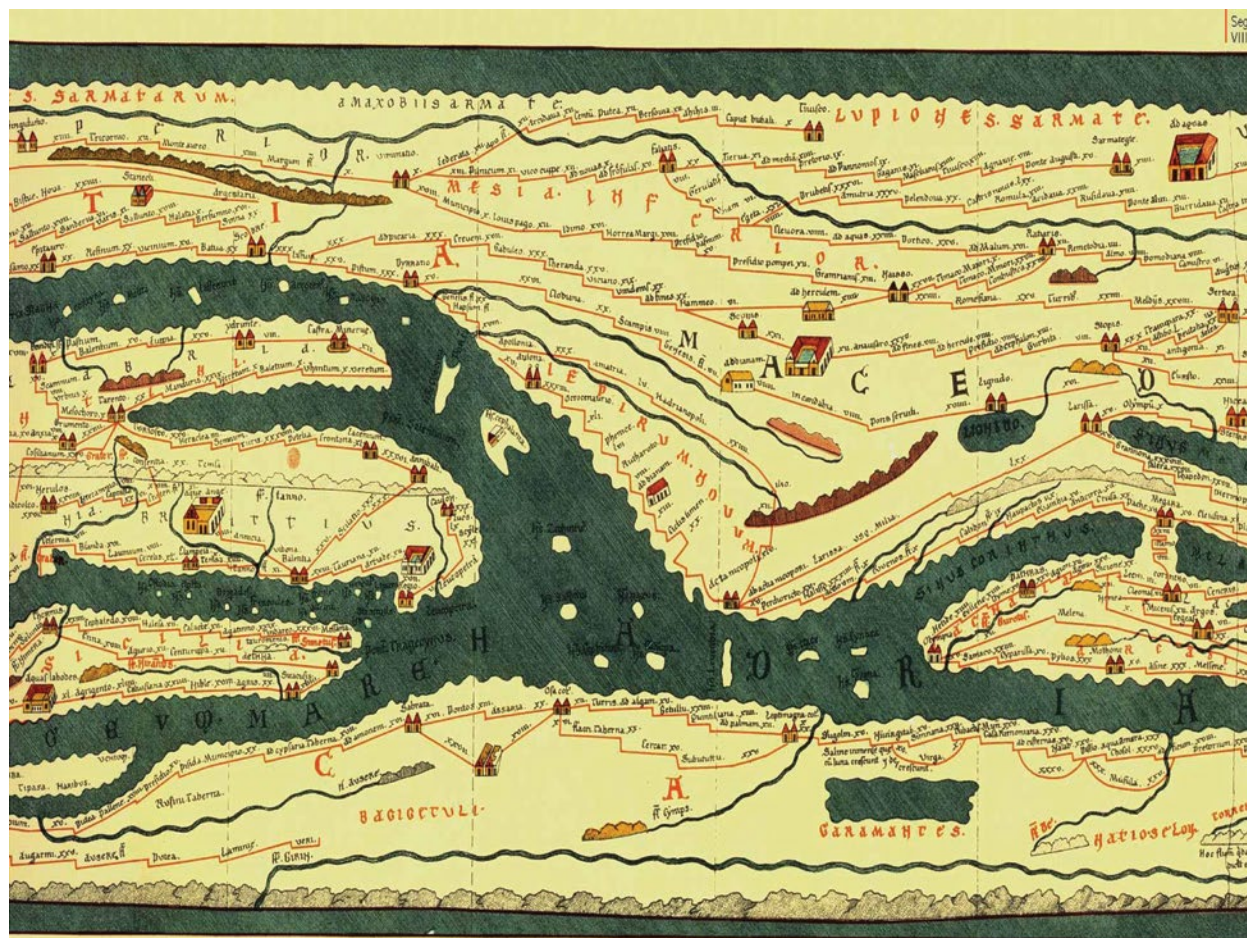


Fig. 1. Tabula Peutingeriana seg. VI.

<sup>3</sup> Hunt's pridianum, British Museum Papyrus 2851 de l'année 100, de 101, or 104 or 105, sur les devoirs de la cohorte campée à Stobi, ll. 16 sqq. Fink 1971: no. 63.

pu être rétabli sur la base des découvertes archéologiques et épigraphiques, et en premier lieu grâce aux données figurant sur *Tabula Peutingeriana*.

Il était impensable de compter sur le transport de l'armée à partir d'un seul endroit. C'est vraisemblablement *Viminacium* qui était choisi comme point de départ d'une partie importante des troupes de l'armée à la tête de laquelle se trouvait Trajan en personne. Son armée avait traversé le Danube en trois points, *Lederata* (Ram), *Dierna* (Orsava) et *Drobeta* (Turnu Sevrin). *Lederata* se trouvait le plus près de *Viminacium*. De ce camp les légions se sont acheminées vers le Danube en deux directions dont la première menait vers Ram (*Lederata*), l'autre suivit la voie le long du Danube. Jusqu'à *Lederata* est transportée une partie des troupes par la voie terrestre menant de *Viminacium* vers le nord et probablement par la voie fluviale en utilisant le bras du Danube *Dunavac* (Spasić-Đurić & Jacanović 2007: 123–164). A dix milles après *Viminacium* la voie bifurquait. Donc, l'autre voie allait vers l'est, suivant la route *Pincum*, *Novae*, *Cuppae*, et le Défilé des Portes de Fer. Les deux grands barrages dans cette route sont les gorges du Danube et les cataractes.

A *Cuppae* (*Golubac*) le Danube entre dans le défilé de *Djerdap*. Les Portes de Fer faisaient une barrière naturelle. Le Danube dans les gorges est turbulent; les rochers dans le lit du fleuve représentaient le danger pour les navires. Le premier obstacle dans les Gorges hautes était le rocher de *Gospodjin vir*

où l'on a découvert les vestiges d'une ancienne voie. Sur une longueur de 200 m ce rocher escarpé de 15 m dans la course du fleuve, «en forme d'un nez», comme le décrit E.v. Swoboda (Swoboda 1939: 64). Les montagnes sur la rive droite et les rochers qui surgissent verticalement à une hauteur de plus de 200 mètres ne laissent aucune possibilité de passage. Une voie creusée dans le rocher de *Gospodjin vir* existait avant Trajan. Au fait, elle a été construite à l'époque de *Tiberius*, *Claudius* et *Domitien*, comme en témoignent les inscriptions de ces empereurs incisées dans le roc (Voir *Kanitz* 1892: 32 sq.; *Mirković* 2003). Elle était étroite et ne s'étalait pas tout le long des Gorges. Après *Cuppae* la voie terrestre est doublée par la voie fluviale dans le Danube. La description des vestiges de ladite voie, d'après laquelle elle ne dépassait pas les 3 mètres de largeurs, suscite les doutes quant à sa destination voire le transport des troupes, cavalerie et voitures. En revanche, elle aurait pu servir à ceux qui remorquaient les navires le long des lieux dangereux. Il est à supposer que depuis *Novae* en aval, les troupes avaient été transportées par navire à travers les gorges.

Pour ce qui est la route longeant le Danube, sur la *Table de Peutinger* figurent, à part *Lederata*, deux autres points du passage, *Dierna* et *Drobeta*, seg. VI–VII. Le principal carrefour sur la rive droite après deux gorges du Danube était la station *Taliatae*. Selon la description faite sur la *Tabula* de la voie longeant le Danube, on arrive à *Taliata* au confluent de *Porečka reka* sur le Danube, tout de suite après



Fig. 2. *Lederata* (Ram).

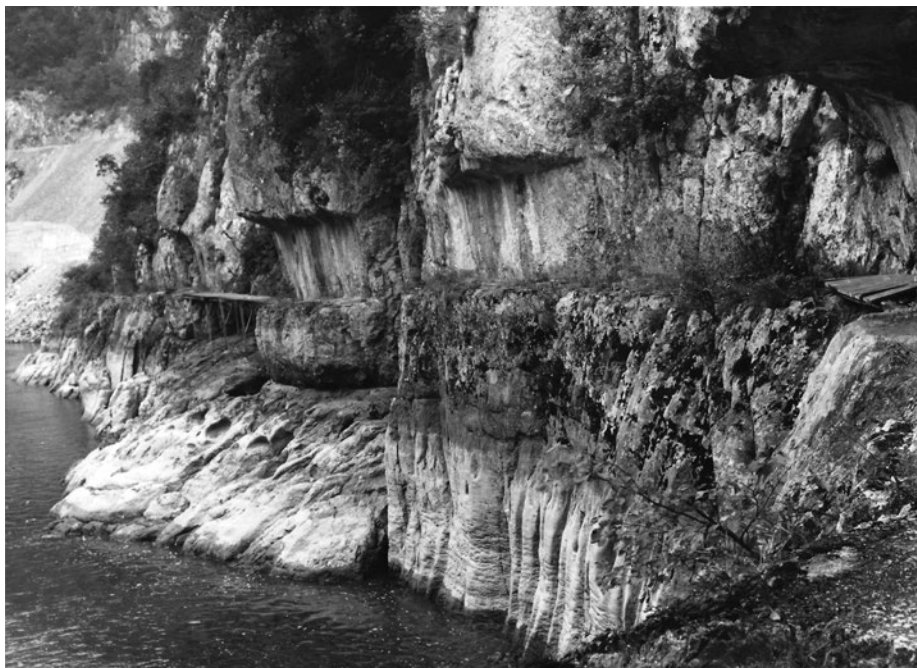


Fig. 3. La voie romaine à Djerdap.

le passage de la Gorge haute. Entre le camp de Viminacium et Taliata le Table de Peutinger énumère les stations suivantes: *Viminatio*; X – *Lederata* – XIII – *Punicum* – XI – *Vico Cuppe* – XII – *Ad Novas* – X – *Ad Scrofulas* – XV – *Taliatis*. Situé entre les deux gorges de Djerdap, ce lieu apparaît sur la Tabula comme un carrefour des voies, dont l'une suit la course du Danube en aval pour aboutir après XV milles à *Tierna* (Dierna) sur la rive gauche et l'autre qui avait abandonné le Danube à Taliata et après avoir traversé les montagnes, réapparaît sur le Danube à Egeta, *Taliata* – VIII – *Gerulatis* – VI – *Unam* VI. A partir d'Egeta la voie se dirige en amont vers le nord, voire vers Drobeta (XXI – *Drubetis*) et en aval à l'est du Danube vers Ratiaria: VIII – *Clevora* – VIII – *Ad Aquas* – XXIII – *Dortico* – XXV – *Ad Malum* – XIII – *Ratiaria*.

Alors, de Taliata deux routes, probablement toutes les deux fluviales, menaient en direction des points de passage sur le Danube, une en aval de Taliata vers Dierna, l'autre partant de Egeta en amont vers Drobeta. Ce que semble très probable, c'est qu'après Taliata les navires étaient remorqués d'une rive du Danube sur l'autre, vers Dierna. Sur la voie témoigne l'inscription de Trajan non loin de Ogradina: *Imp(erator) Caesar divi Nervae f. Nerva Traianus Aug(ustus) Germ(anicus) pontif(ex) maximus trib(unicia) pot(estate) IIII pater patriae co(n)s(ul) III montibus excisi[s] anco[ni]bus sublat[i]s via[m] r[e]fecit* (CIL III 1699; Mirković 2015: no.

6). Non loin de Tabula Trajana, dans la roche, sont préservés les vestiges des câbles de traction des navires. La table de Peutinger ne note pas une station sur la rive droite après Taliata. La voie terrestre sur la rive droite, étroite et creusée dans les rochers, n'était pas convenable pour le transport d'une armée si importante comme celle qui avait pris part à l'expédition contre les Daces. Entre Dierna et Drobeta, deux points de passage du Danube, aucune voie n'est pas notée sur Tabla de Peutinger. La voie fluviale était interrompue par les cataractes constituant un obstacle sérieux pour la navigation entre ces deux points. A la sortie de la Gorge, non loin de Sip d'aujourd'hui, le Danube se déverse dans une sorte de lac peu profond et fait apparaître sur la surface de l'eau des millions de rochers qui surgissent du lit du fleuve (Marsilius II 1726: 123 sq. et p. 138). Il n'était pas facile de trouver la voie entre les rochers sans l'aide des navigateurs expérimentés. Pourtant, Trajan a surmonté cette difficulté en creusant un canal. Il existe un témoignage concret de l'existence de cet ouvrage de Trajan. C'est l'inscription trouvée non loin du fort Statio Cactarum (Mirković 2015: no. 38). Diana, aujourd'hui Karatas qui décrit la construction: *ob periculum cataractarum derivato flumine tutam Danubii navigationem fecit. – Comme les cataractes présentaient un véritable danger, il (sc. Trajan) fait creuser un canal dans le Danube pour y assurer la navigation.*<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Petrović 1971: 83 ff.; Šašel 1973: 175 sqq. (AE 1973, 475). Sur le canal cf. Kanitz 1892: 50 sq.; Petrović 1969: 51–53; Jovanović 1964: 57–59; Milošević 1969: 150–151; Rankov 1980: 51–60 et 1987, 38.



Fig. 4. Cataractes à Sip.

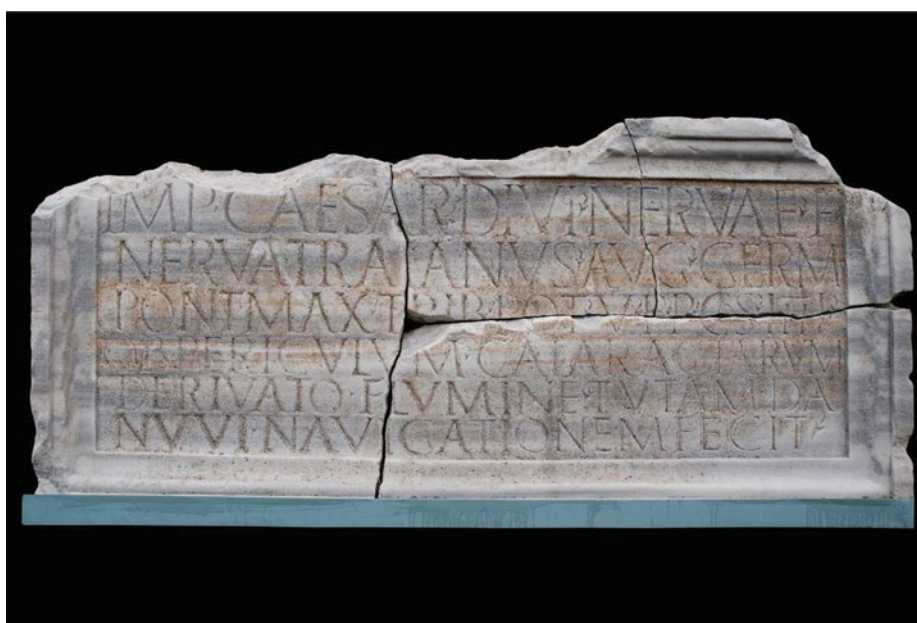


Fig. 5. L'inscription sur la construction du canal.

À Drobeta se trouvait le troisième point de traversée le Danube. C'est là que le pont fut bâti entre 101 et 105 par Apollodore de Damase<sup>5</sup>. Archéologiquement, il a fait l'objet des recherches de M. Garašanin et M. Vasić en 1980–1985 (Garašanin & Vasić 1980; 1984).

Les données de la Table de Peutinger permettent de supposer que la voie de Viminacium en direction de la rive gauche, que Trajan avait suivi pour combattre les Daces, était fluviale plutôt que la route terrestre. Les preuves sont indirectes: d'abord il y avait une possibilité d'utiliser Dunavac comme la

voie de transport parallèlement avec la route terrestre de Viminacium vers Ram – Lederata, et de l'autre côté, dans l'impossibilité de suivre une route sur la rive droite en passant par Djerdap, la voie fluviale était une option plausible. Enfin, la voie de Taliata, comme elle était décrite par *Tabula*, menait directement à Dierna sur la rive gauche. La communication entre Dierna et Drobeta ne figure pas sur *Tabula* car les cataractes ne constituaient pas un obstacle terrestre mais celui du Danube. Donc, pour atteindre Drobeta par Danube, il fallait refaire le chemin de Egeta en aval. Les stations marquées

<sup>5</sup> Sur le pont voir L. F. Marsilius, 1726: 28–33, 145; Aschbach 1858: 197 sqq.; Kanitz 1892: 45–48; Lehmann-Hartleben 1926; Patsch 1937: 87 sqq.; Tudor 1971 et le même en française Bucarest 1974.



Fig. 6. La substruction du pont à Kostol (M. Garašanin).



Fig. 7. Le pont dans la monnaie de Trajan.

sur Tabula sont plutôt des ports. La navigation était protégée par la série des forts in Saldum, Pesaca, Velika Livadica, Boljetin, Ravna et autres.<sup>6</sup>

L'ensemble des préparatifs et la construction des voies, du pont et du canal, entrepris à la veille de la guerre et entre les deux expéditions, n'était pas de longue durée. Tout ce qui avait été réalisé au cours des préparatifs des guerres avaient un caractère temporaire voire de faciliter le transport des troupes pour la guerre de Trajan contre les Daces. La première conséquence de la victoire Romaine en Dacie

était la fondation de la nouvelle province au nord du Danube. Une part de l'armée était laissée dans la capitale dace comme une force d'occupation. Le pays au nord du Danube était englobé dans l'empire. Ce qui semble paradoxal, une fois le but atteint, ni les voies vers la Dacie ni le pont n'avaient plus d'importance comme liens de communication. Le pont était abandonné dans les années qui suivaient, la voie creusée dans les rochers de Djerdap n'avait jamais été utilisée pour le transport. Tout au contraire, elle est tombée en désuétude comme ligne de communication.

<sup>6</sup> Pour les investigations archéologique des années 1968–1970 voir Starinar 33–34, 1984; Garašanin & Vasić 1980: 35–41; 1984: 55–85.

## BIBLIOGRAPHIE

- Aschbach 1858 J. Aschbach, *Über Trajan's steinerne Donaubrücke* (Mittheilungen der k.k. Central-commission zur Erforschung und Erhaltung der Baudenkmale 3), Wien, 1858.
- Demougeot 1969 E. Demougeot, *La formation de l'Europe et les invasions barbares, des origines germaniques à l'avènement de Diocletien*, Paris, 1969.
- Fink 1971 R. O. Fink, *Roman Military Records on Papyrus*, Cleveland, 1971.
- Garašanin & Vasić 1980 M. Garašanin & M. Vasić, "Le pont de Trajan et le castellum Pontes", *Djerdapske sveske (Cahiers de Portes de Fer)* I, 1980, 35–41.
- Garašanin & Vasić 1984 M. Garašanin & M. Vasić, "Pontes – camp et pont de Trajan", *Djerdapske sveske (Cahiers de Portes de Fer)* II, 1984, 55–85.
- IMS I, II, IV, VI *Inscriptions de la Mésie Supérieure*, Belgrade, 1976.
- Jovanović 1964 B. Jovanović, "Sip - rimski kastel", *Arheološki pregled* 6, Beograd, 1964, 57–59.
- Kanitz 1892 F. Kanitz, *Römische Studien in Serbien, die Donau Grenzwall, das Strassennetz, die Städten, Catselle, Denkmale, Thermen und Bergwerke zur Römerzeit im Königreiche Serbien*, Wien, 1892.
- Kanitz 1909 F. Kanitz, *Das Königreich Serbien und das Serbevolk, von der Römerzeit bis zur Gegenwart*, Leipzig, 1909.
- Lehmann-Hartleben 1926 H. Lehmann-Hartleben, *Die Trajanssäule*, Berlin – Leipzig, 1926.
- Marsigli II 1726 L. F. Marsigli, *Danubius pannonico-mysicus observationibus geographicis, astronomicis, hydrographicis, historicis, physicis perlustratus* Vol. II, Hagae, 1726.
- Miller 1916 K. Miller, *Itineraria Romana, Römische Reisewege an der Hand der Tabula Peutingeriana dargestellt*, Stuttgart, 1916.
- Milošević 1969 P. Milošević, *Sip, Stare kulture u Đerdapu, Katalog izložbe*, Beograd, 1969.
- Mirković 1980 M. Mirković, "Vom obermösischen Limes nach dem Süden: *via nova* von Viminacium nach Dardanien", in: W. S. Hanson & L. J. F. Keppie (eds.), *Roman Frontier Studies 1979: papers presented to the 12th International Congress of Roman Frontier Studies* (BAR International Series 71), Oxford, 1980, 745–755.
- Mirković 1986 M. Mirković, *Inscriptions de la Mésie Supérieure (IMS) II: Viminacium et Margum*, Beograd, 1986.
- Mirković 2003 M. Mirković, *Römer an der mittleren Donau, Römische Strassen und Festungen von Singidunum bis Aquae*, Beograd, 2003.
- Mirković 2007 M. Mirković, *Moesia Superior, eine Provinz an der mittleren Donau*, Mainz, 2007.
- Mirković 2010 M. Mirković, "Les inscriptions de Djerdap et la politique romaine sur le Danube de Tibère à Hadrian", in: L. Zerbini (ed.), *Roma e le province del Danubio: atti del I Convegno Internazionale, Ferrara - Cento, 15-17 Ottobre 2009*, Ferrara, 2010, 176–186.
- Mirković 2011 M. Mirković, "Domitian und die Donaugrenze", in: G. Moosbauer & R. Wiegels (eds.), *Fines imperii - imperium sine fine ? : römische Okkupations- und Grenzpolitik im frühen Principat ; Beiträge zum Kongress »Fines Imperii - Imperium sine Fine?« in Osnabrück vom 14. bis 18. September 2009* (Osnabrücker Forschungen zu Altertum und Antike-Rezeption 14), Rehden, 2011, 119–130.
- Mirković 2011 M. Mirković, *Djerdap pages*, Beograd, 2011.
- Mirković 2015 M. Mirković, *Rimljani na Djerdapu, istorija i natpisi*, Zaječar, 2015.
- Patsch 1937 K. Patsch, *Der Kampf um den Donaauraum unter Domitian und Trajan* (Beiträge zur Völkerkunde von Südosteuropa, V-2), Wien – Leipzig, 1937.



- Rankov 1980 J. Rankov, "Iskopavanja na Karatašu (Les fouilles de Karataš)", *Đerdapske sveske* 1, 1980, 51–60.
- Rankov 1987 J. Rankov, "Statio cataractarum Dianae (Izveštaj o arheološkim istraživanjima u 1982. godini)", *Đerdapske sveske* 4, 1987, 5–36.
- Ritterling 1924 E. Ritterling, "Legio", *Real-Encyclopädie der classischen Altertumswissenschaft XII*. Stuttgart, 1924, col. 1211–1829.
- Spasić-Đurić & Jacanović 2007 D. Spasić-Đurić & D. Jacanović, "Trasa puta Viminacium – Lederata, rezultati mikrokognosciranja 2003–2004. godine", *Viminacium* 15, 2007, 123–164.
- Strobel 1984 K. Strobel, *Untersuchungen zu den Dakerkriegen Trajans, Studien zur Geschichte des mittleren und unteren Donaupraums in der hohen Kaiserzeit* (Antiquitas R. 1, Bd. 33), Bonn, 1984.
- Swoboda 1939 E. v. Swoboda, *Forschungen am obermösischen Limes* (Schriften der Balkankommission, Antiquarische Abteilung X), Wien – Leipzig, 1939.
- Syme 1959 R. Syme, "The lower Danube under Trajan", *The Journal of Roman Studies* 49, 1959, 26–41.
- Syme 1971 R. Syme, *Danubian Papers*, Bucarest, 1971.
- Šašel 1973 J. Šašel, "Trajan's canal et the Iron gate", *The Journal of Roman Studies* 63, 1973, 80–85.
- Tudor 1971 D. Tudor, "Le pont de Constantin le Grand à Celei", *Les ponts romains du Bas-Danube* (Bibliotheca Historica Romaniae Études 51), Bucharest, 1971, 135–166.